LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1er Octobre 1899 — N° 55

L'HISTORIQUE DE LA COUPE DE L' "AMERICA"

Le champion américain *Defender* au moment où son galhauban de tribord vient de décapeler, par suite l'abordage de son concurrent *Valkyrie III*.
(10 septembre 1895.) (Voir l'article page 28.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Si Paris était comme Venise

Piazza della Concordia.

Mon excellent et vieux camarade d'Houbleblant est un Parisien sceptique, un ex-vieux marcheur, un ci-devant boulevardier qu'un vent de « repos-absolu » empoigna certain jour.

— Mon vieux, fit-il (il y a une quinzaine d'années), j'en ai assez, tu m'entends, *assez*! de cette vie de Paris éreintante, plate, toujours identique d'un

Piazza della Stella. (L'Arc de Triomphe.)

carré d'alphalte à l'autre; la politique me rase; les théâtres me semblent fades... vive la campagne!

Et le bon d'Houbleblant partit, certain soir, pour un pays perdu : l'île de Oué-Se-Don de l'archipel chinois de Sé-Pa-Zou qui ne figure que sur les cartes admirablement complètes. Là il se fit une petite vie toute spéciale, fraternisant avec les insulaires : pas un journal, pas de nouvelles — l'oubli de tout!

Quelle ne fut pas ma surprise lors de mon dernier voyage à Marseille de le voir débarquer, de blanc vêtu, la canne à la main, et sans bagage, au milieu de la cohue des arrivées coloniales d'un paquebot de la ligne de Chine.

Il me reconnut de suite.

— Eh bien, fis-je, les mains tendues, tu redeviens civilisé? le fâcheux spleen t'a empoigné après quinze ans et...

— Pas le moins du monde, répondit-il avec un léger accent chinois, j'ai un petit héritage à recueillir, je viens pour les formalités ici et je retourne là-bas... sans même aller jusqu'à Paris!

Torre de Eifelli.

Sans commentaires inutiles je l'attirai vers la table d'un des cafés de la Cannebière et nous causâmes.

— Non, mon vieux, merci! je ne tiens pas à revoir Paris, son pavé de bois, ses omnibus, ses fiacres aux chevaux étiques et la tour Eiffel avec des badauds en voiture, visant, d'un nez ahuri, la pointe qui menace le ciel!

— Mais, fis-je, subitement envahi d'une véritable fièvre de mystification — tu radotes, mon bon, où prends-tu les omnibus, les fiacres? Les *gondoles* veux-tu dire! Tu retardes horriblement : il n'y a plus de rues à Paris depuis dix ans!

— !!!! fit-il au comble de la surprise.

— Mais certainement, continuai-je, lors des inondations terribles qui envahirent les rues de Paris, la Seine se précipita tumultueusement dans la ville, enlevant les pavés, les haussés, se creusant un lit dans toutes nos grandes voies et... aujourd'hui encore s'y trouve.

— Mais, c'est comme à Venise alors! balbutia d'Houbleblant ahuri et convaincu.

— Ex-ac-te-ment, martelai-je sans rire.

Et je lui dépeignis de mon mieux le Paris de mon imagination.

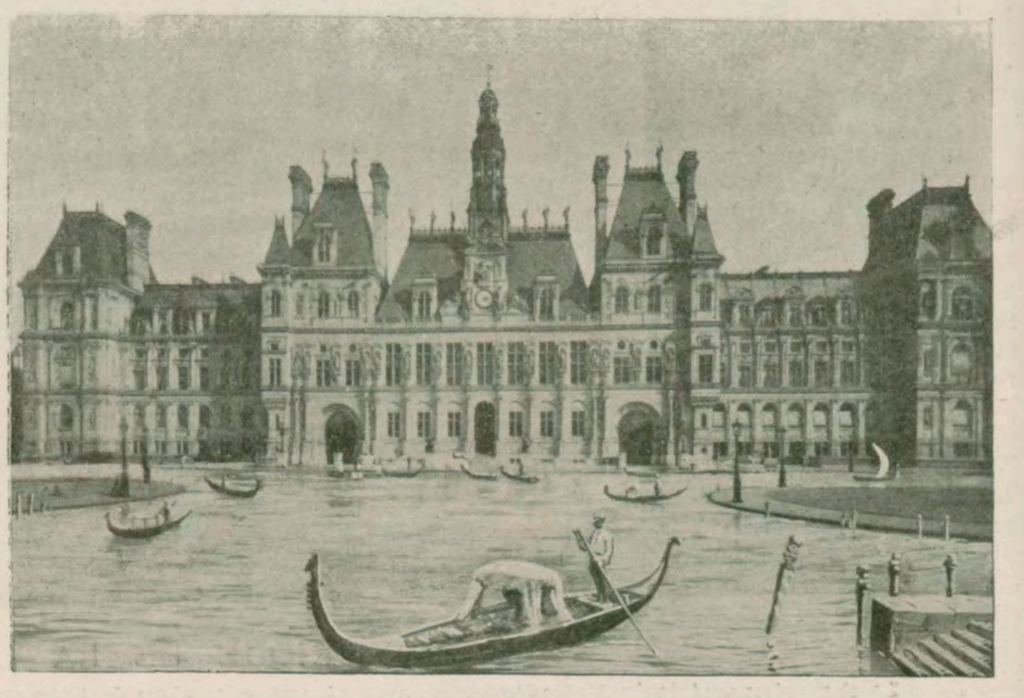
— Tu penses bien, continuai-je, que dès que l'on fut accoutumé à cet état de choses, tout changea. C'est ainsi que la folie d'anglomanie d'antan fit place à une sympathie naturelle pour l'Italie. On prononce tout à l'italienne; si tu ouvres un plan de Paris (des derniers parus naturellement), tu y verras la *piazza della Boursa*, *piazza della Concordia*, la *torre di Eifelli*, la *piazza* et *palazzo di Opera*, *palazzo di Bourboni*, *canale di Opera*, etc.

Ah! la vie est très changée, mon cher, et une journée passe... que dis-je, coule mille fois plus doucement que jadis... de ton temps, sur le velours des eaux!

C'est ainsi qu'hier encore, avant de partir pour Marseille, je promenais notre camarade de collège... tu sais bien cet espagnol, Alonzo Cassino. C'était son premier voyage à Paris, il en fut charmé autant que surpris.

Je le pris à l'hôtel, nous hélâmes une gondole : « où faut-il vous gondoler, patron? » fit le gondolier de fiacre (de la compagnie générale des Petites Gon-

Piazza della Boursa.



Palazzo Municipale.

doles parisiennes). Comme Alonzo voulait se débarrasser des emplètes dont la Senora sa femme l'avait chargé, je lui conseillai d'aller jusqu'à la *piazza du Palais-Royal*. Nous nous engageons dans le *corso Bolivardi*.

— ???? interrogea d'Houbleblant.

— Eh ! oui, les Boulevards ! puis arrivons *piazza di Opera* ; je t'assure que le coup d'œil est charmant : les agents chargés de la circulation sont dans des petits baquets peints de la couleur du bâtonnet qu'ils brandissent et le carrefour « des noyés » est aujourd'hui très abordable. Je n'ai pas besoin de te dire que les décrotteurs ont abandonné les coins de rues ayant vu disparaître peu à peu leur clientèle et que les marchands de marrons vendent couramment pour deux soldi de macaroni aux petits voyous. Aujourd'hui des *faccini*, les anciens camelots (devenus des *camelotti*) encombrent malheureusement tou-

Piazza de la Bastille.

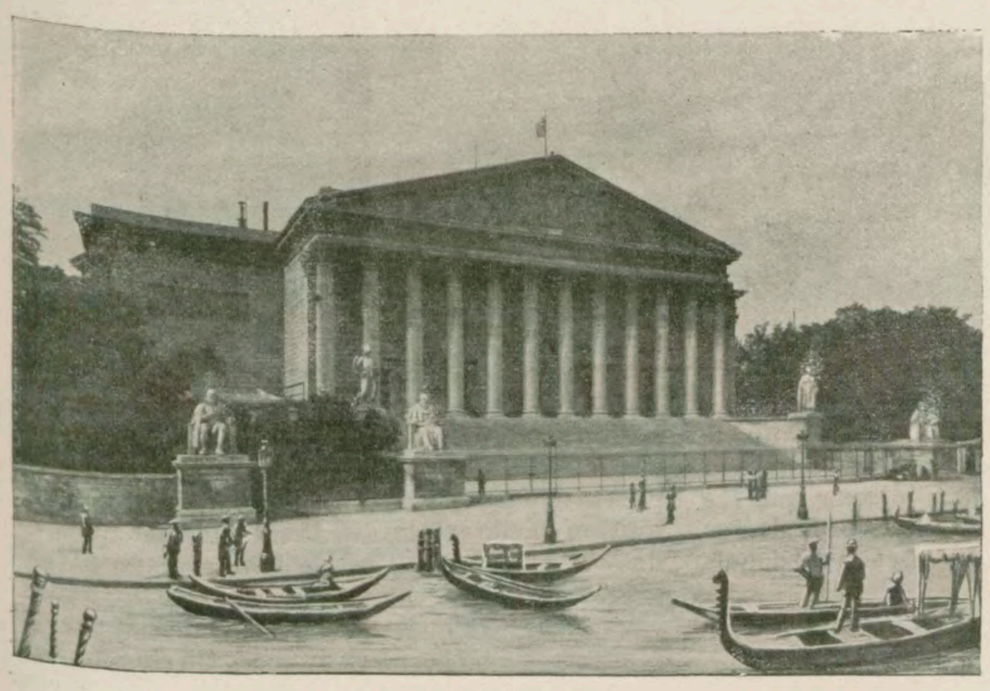
jours les quais, mais en revanche tu pourras facilement traverser la *piazza di Opera* sans être arrêté à chaque pas, comme jadis, par des négociants à l'air patibulaire qui t'offraient leurs marchandises de contrebande. Nous voici dans le *canale de l'Opera*, très large et d'une gaieté charmante par le soleil qui miroite sur notre chemin liquide, les gondoles particulières, au mois (de l'Urbanni) et les fiacres s'entrecroisent pendant qu'au lieu de s'injurier (comme autrefois les cochers de néfaste mémoire) les gondoliers chantent sur un ton peut-être un peu faubourien, mais suave suffisamment, des barcaroles sentimentales. Au bout du *canale du 4-septembre* se trouve la *piazza de la Bourse* qui. de onze heures à trois heures présente un aspect bien spécial ; son va-et-vient, ses gondoles ou glissent les commis d'agents affairés, son perpétuel remous en font un vrai port de mer où les vagues sont quelquefois assez mouvementées ; surtout les jours de hausse ou de baisse violente. On y a construit des grilles assez élevées : les trop fréquents plongeons de financiers véreux ayant inquiété la préfecture !..

Tu ne reconnaîtrais plus la *piazza de la Concorde* et le *canale des Champs-Elysées!*

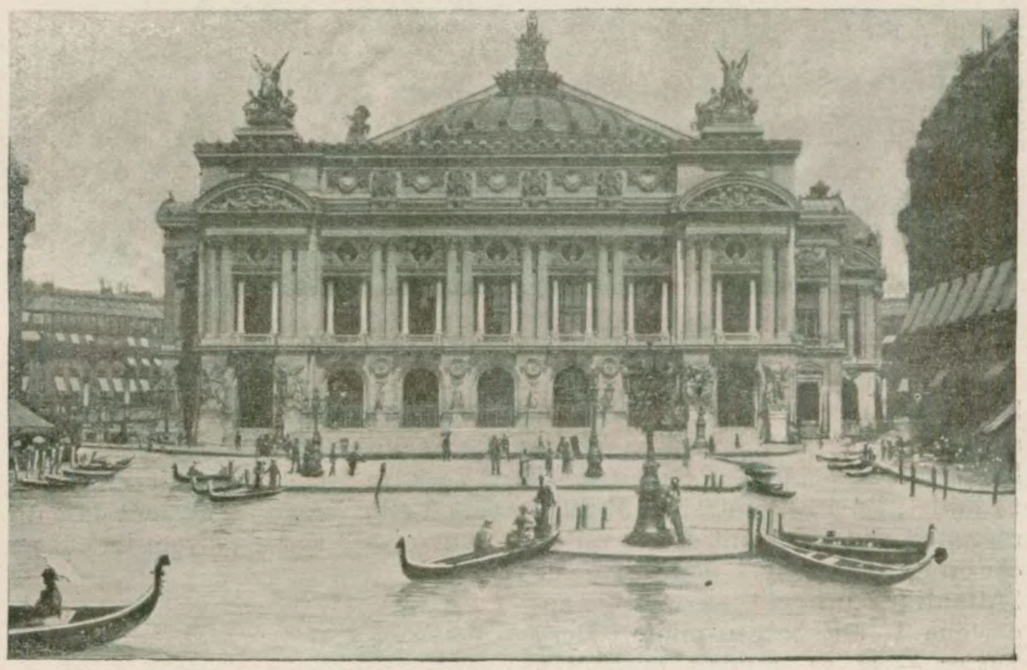
Le *palazzo de Bourbon* est toujours, tu penses bien, le temple où se dictent nos lois ; mais les jours de séances orageuses, les quais regorgent de monde et le service d'ordre est plus facile à organiser : on fait traverser les manifestants de l'autre côté du canal, il y en a fort peu qui se jettent à l'eau, ou, s'ils le font, la fraîcheur du bain calme généralement leur ardeur...

La piazza de la Bastille qui, tu t'en souviens, était jadis le berceau de toutes les émeutes a été abandonnée... pour cause et personne ne s'en plaint.

Le *palazzo Municipalo* que certains conseillers carajes se refusent à dénommer autrement que l'Hôtel de Ville est certainement l'un des plus beaux points du nouveau Paris, tandis que la *torre Eiffelli* attire toujours un grand nombre d'Anglais qu'amènent journellement de grandes gondoles de louage nommées *Paulinnetti*.



Palazzo di Bourboni.



Piazza di Opera avec le grande teatro di Opera.

Canale grande di Opera.

J'oubliais de te signaler la *piazza de la Stella*, que tu as connue sous le nom de place de l'Étoile avec l'Arc de Triomphe où l'on monte moins ; tu comprends, les suicides sont rares aujourd'hui, car les chutes du haut de ce monument ne sont pas toujours mortelles, alors !...

— Je t'arrête là, s'écria d'Houbleblant enthousiasmé, je cours prendre mon billet pour Paris, je veux voir ça — je reviens avec toi !...

— Non, fis-je, pris soudain d'une prudence extrême, je reste ici quelques jours. Vas-y seul... A bientôt !

Et je m'enfuis.

Géo Lange.

LA COUPE DE L' " AMERICA "

L'HISTOIRE de la Coupe date de 1851. Cette année-là, M. R. L. Stevens, commodore du New-York-Yacht-Club, traversait l'Atlantique à bord du schooner-yacht de 170 tonneaux *America*, qu'il avait fait construire l'année précédente dans le but bien arrêté de venir défier chez eux les yachtsmen anglais; il était accompagné de ses amis et associés MM. Hamilton, Wilkes, Beckmann Finley et G. Schuyler. Partie de New-York le 13 juillet, l'*America* entrait le 31 au Havre, où elle reprenait son gréement et ses voiles de course — car on lui avait adapté, pour traverser l'Atlantique, un petit jeu de voiles appartenant au bateau-pilote *Mary Taylor* — et se rendait aussitôt à Cowes, où, le 2 août 1851, le commodore Stevens écrivait, dans le propre Club-House du Royal-Yacht-Squadron, la lettre de défi suivante :

« Le New-York-Yacht-Club, dans le but de reconnaître les mérites relatifs des différents modèles de schooners du Vieux et du Nouveau Monde, propose, par l'organe du commodore Stevens au Royal-Yacht-Squadron, de faire courir l'*America* contre tout schooner appartenant à un Yacht-Club du Royaume-Uni et dont le choix est laissé au commodore du Royal-Yacht-Squadron.

« La course se fera dans une partie quelconque de la Manche, en dehors de l'île de Wight, avec une brise d'au moins six nœuds. Cette épreuve de marche se fera au premier jour choisi par ledit commodore et si, audit jour, il ne règne pas une brise d'au moins six nœuds, la course sera renvoyée au prochain jour où telle brise soufflera. »

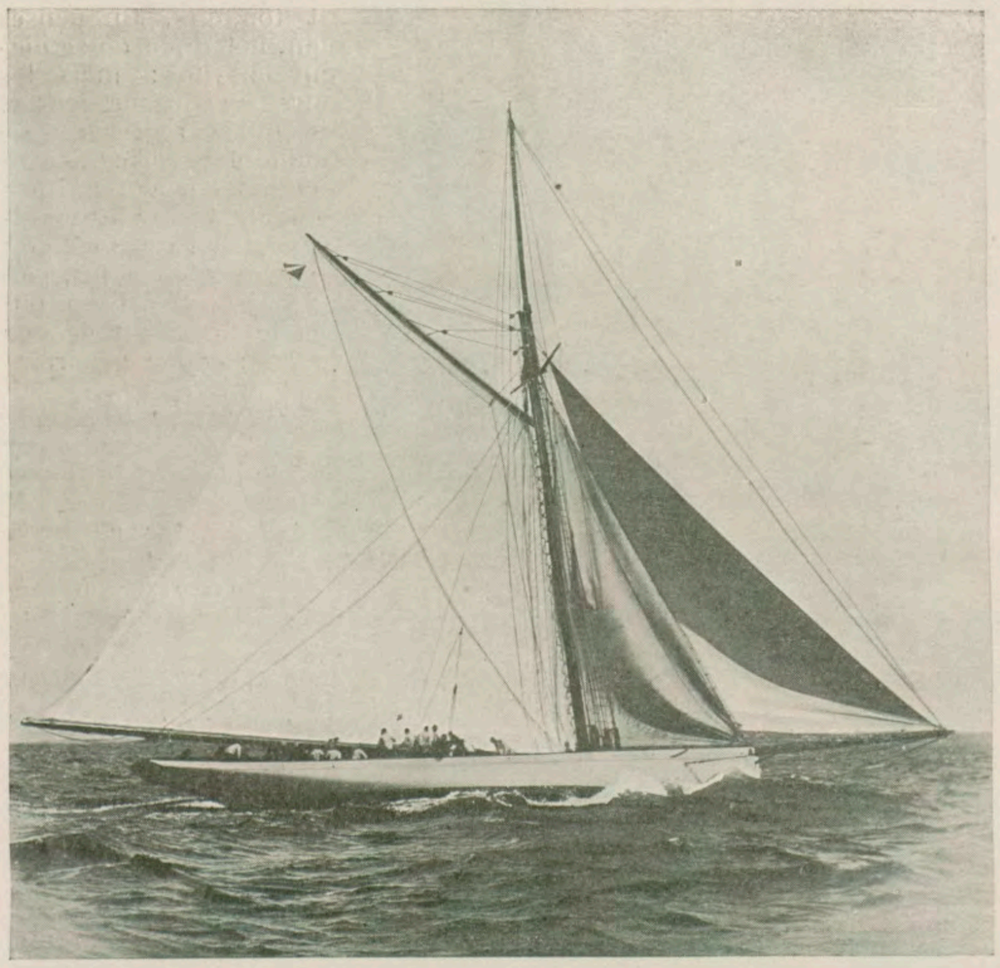
Le défi était de 1.000 à 10.000 livres (25.000 à 250.000 francs) au gré du champion anglais. Soit que l'enjeu fût trop considérable, soit pour toute autre raison, les Anglais ne le relevèrent pas, et M. Stevens le modifia de manière à y comprendre les yachts du gréement de cutter, mais il n'y fut pas répondu davantage.

Alors M. Stevens lança un nouveau défi dans lequel il offrait de courir contre n'importe quel bateau anglais pour une somme de 100 à 1.000 guinées, sous la condition expresse qu'il y aurait une brise d'au moins six nœuds. Ce défi resta ouvert jusqu'au 17 août, sans être relevé. A ceux que cela pourrait surprendre, nous dirons que les Anglais avaient tâté l'*America*, dans une de ses sorties, avec le cutter *Laverock* et que depuis lors ils se tenaient dans une réserve prudente.

Cependant, un beau jour, M. Stephenson, propriétaire du schooner *Titania*, s'offrit à faire une course de 20 milles au vent et retour pour un modeste enjeu de 100 livres et bien que ce ne fût pas là précisément ce que voulait M. Stevens, qui désirait une épreuve sérieuse avec le meilleur marcheur anglais, il accepta. Mais ce macth n'eut lieu que plus tard par suite de la circonstance suivante : tout en déclinant le défi lancé par le commodore du New-York-Yacht-Club, le Royal Squadron tenait beaucoup à ne pas paraître refuser la lutte — ce qui ne laisssait pas que d'être assez difficile. On chercha donc un biais et l'on décida que « pour faire acte de courtoisie envers les yachtsmen étrangers qui avaient traversé l'Océan » un prix spécial serait créé pour une régate publique, qui serait donnée après celle pour la Coupe de la Reine, celle-ci étant ouverte seulement aux membres du Royal-Yacht-Squadron. M. Stevens consentit à s'engager dans cette course, mais il prit soin d'annoncer que l'*America* ne partirait qu'autant qu'il y aurait une bonne brise.

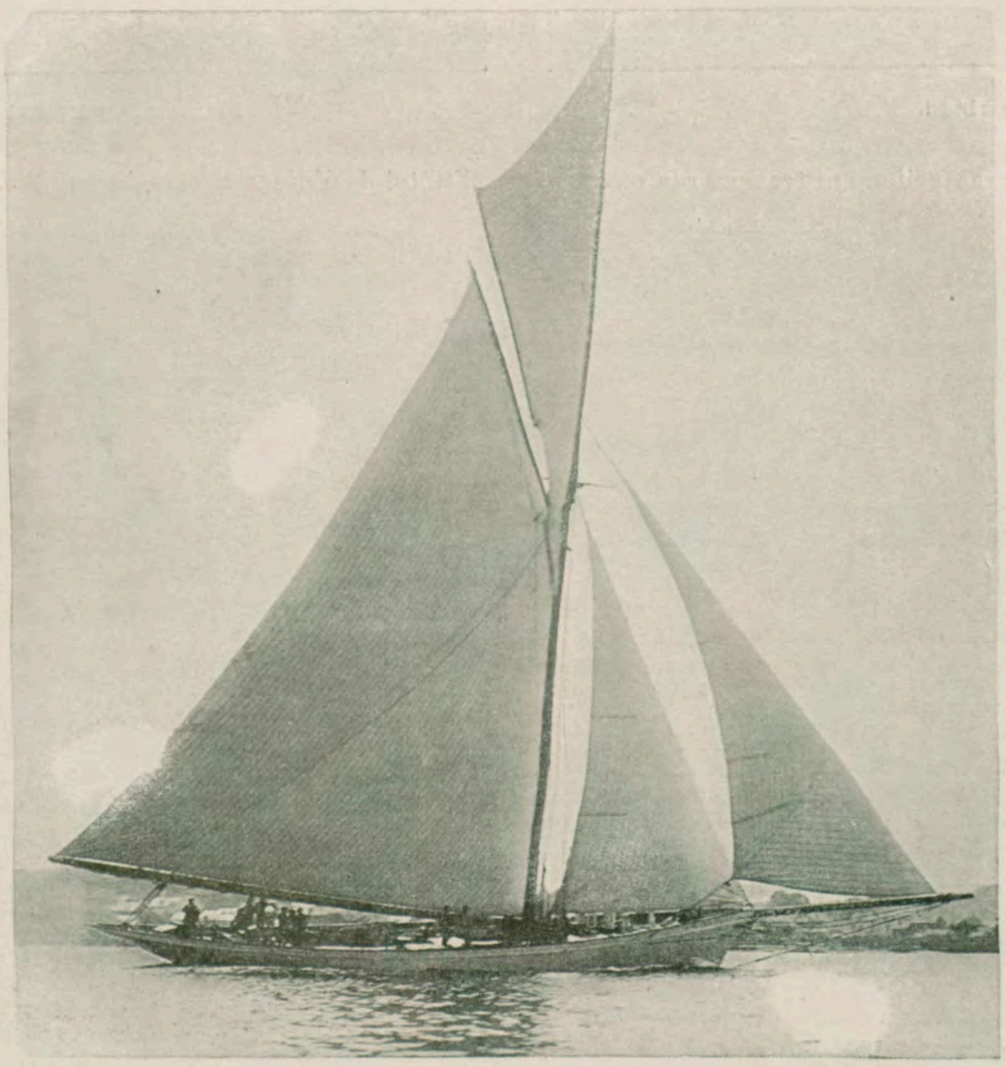
C'est le 22 août 1851 que se disputa cette course mémorable dans laquelle les Anglais avaient mis en ligne leurs plus fins voiliers, au nombre de quinze. Le parcours était le tour de l'île de Wight, par l'est. Au Nab, l'*America* était en tête — quoique partie dernière — et aux Needles elle avait six milles d'avance sur le yacht le plus proche, si bien que la Reine, qui suivait la course à bord de son yacht *Fairy*, ayant demandé : « Quel est le premier des yachts en vue? — C'est l'*America*, lui répondit-on. — Et le second? ajouta Sa Majesté. — Le second?... il n'y en a pas... »

L'*America* avait en effet, semé tous ses concurrents et rentrait à Cowes avec une avance considérable, gagnant ainsi l'objet d'art qui porte



Le *Puritan*, à M. Forbes, vainqueur de la Coupe en 1885.

Le *May Flower*, au général Paine, gagnant de la Coupe en 1886.



Le *Volunteer*, au général Paine, vainqueur en 1887.

aujourd'hui le nom de *Coupe de l'America*.

Cette victoire eut un immense retentissement et, dès le lendemain, la Reine honora le yacht américain de sa visite, à Osborn.

Quelques jours après fut couru le match proposé par M. Stephenson, dans lequel la *Titania* fut battue; les Yankees confirmèrent leur supériorité dans une troisième rencontre avec le schooner suédois *Sweridge*.

La Coupe emportée d'Europe par les propriétaires de l'*America* fut offerte par eux au New-York-Yacht-Club pour former le prix d'un match international ouvert à la compétition de toutes les nations, sous certaines conditions arrêtées par les donateurs ; et pour qui connaît le caractère britannique, il est facile de comprendre l'ardeur que mettent les Anglais à reconquérir ce « trophée national ». Mais c'est en vain qu'ils l'ont tenté jusqu'à ce jour.

La première tentative fut faite en 1870 par M. Ahsbury, propriétaire du schooner *Cambria*, qui, après avoir battu le schooner américain *Dauntless*, à M. Gordon Bennet, dans un match à travers l'Atlantique, porta un défi au New-York-Yacht-Club pour la Coupe de l'*America*. La *Cambria* fut battue

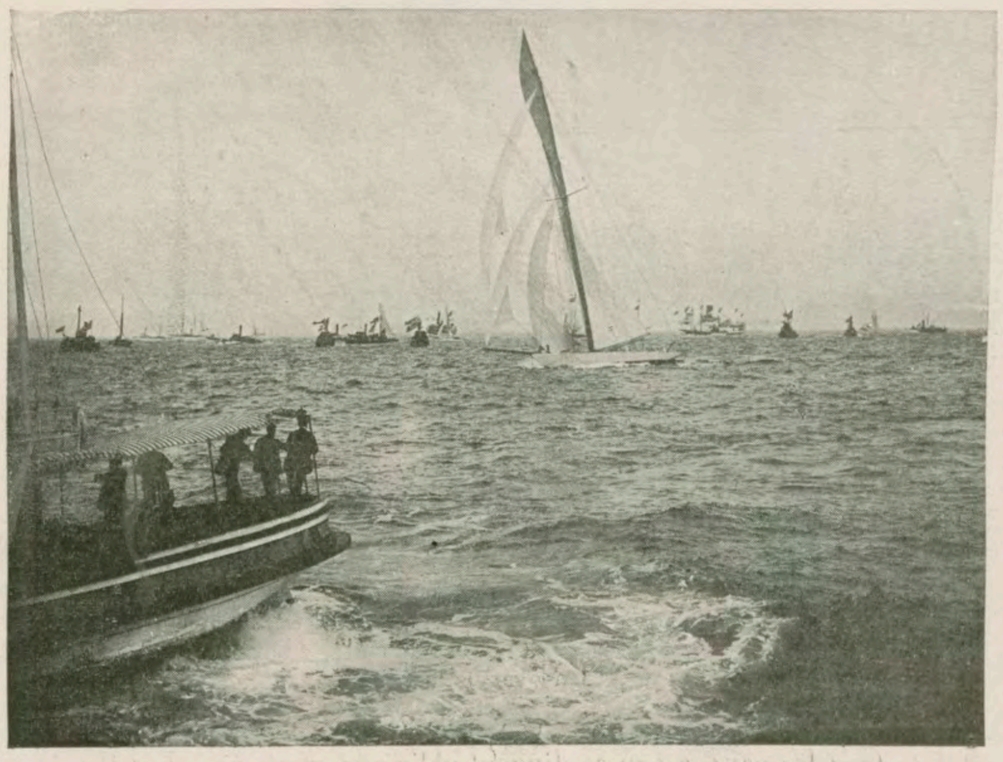
Le *Vigilant*, au syndicat Morgan, gagnant en 1893.

dans une course monstre qui ne comptait pas moins de 70 yachts en ligne ! Le schooner anglais arriva onzième. Le vainqueur était un schooner de 100 tx, portant le nom de *Magic*.

En 1872, M. Ashbury porta un nouveau défi avec un autre schooner, la *Livonia*, qu'il avait fait construire tout exprès pour cette lutte. La course devait se faire en sept épreuves contre les deux schooners américains *Columbia* et *Sapho*, le premier à dérive, le second à quille fixe ; mais *Livonia* ayant perdu quatre courses sur cinq, les épreuves complémentaires n'avaient plus raison d'être et ne furent pas courues. C'est alors que les Canadiens essayèrent à leur tour d'enlever la Coupe aux Yankees et se présentèrent avec le schooner de 100 tx, *Countess-of-Dufferin* auquel le New-York-Yacht-Club opposa la *Madelaine*, schooner de même tonnage, qui eut facilement raison de son adversaire.

Une nouvelle tentative faite en 1881 par le Quinte-Yacht-Club canadien ne fut pas plus heureuse. Cette fois les champions furent deux sloops à dérive, l'*Atalanta* (60 tx) pour les Canadiens et le *Mischieff* (55 tx) pour les Américains. Ce dernier sortit brillamment vainqueur de la lutte.

Sur ces entrefaites, un yachtsman écossais, M. Coats, envoya en Amérique — par paquebot — un petit cutter de 10 tonneaux, qui portait le nom de *Madge* et se signala bientôt comme un racer hors ligne en battant, dans diverses régates, tous les yachts américains de sa classe. Les succès répétés de *Madge* donnèrent à réfléchir au Comité du New-York-Yacht-Club, qui sentit que la Coupe de l'*America* pourrait bien lui être enlevée quelque jour par un racer arrivant subitement d'Europe sur le pont d'un steamer. Il n'y avait qu'un moyen de conjurer ce danger : c'était de modifier les conditions de course spécifiée dans l'acte de donation de 1852, ce qui ne pouvait être légalement fait que par les donateurs. La Coupe fut donc rendue par la New-York-Yacht-Club à M. G. Schuyler — le seul survivant des anciens



La *Valkyrie III*, à lord Dunraven, arrivant 1re dans la seconde épreuve, le 10 septembre 1895.

propriétaires de l'*America* — qui l'offrit de nouveau à son Club, accompagnée d'un nouvel acte de donation et de conditions nouvelles destinées à en rendre la reprise beaucoup moins facile.

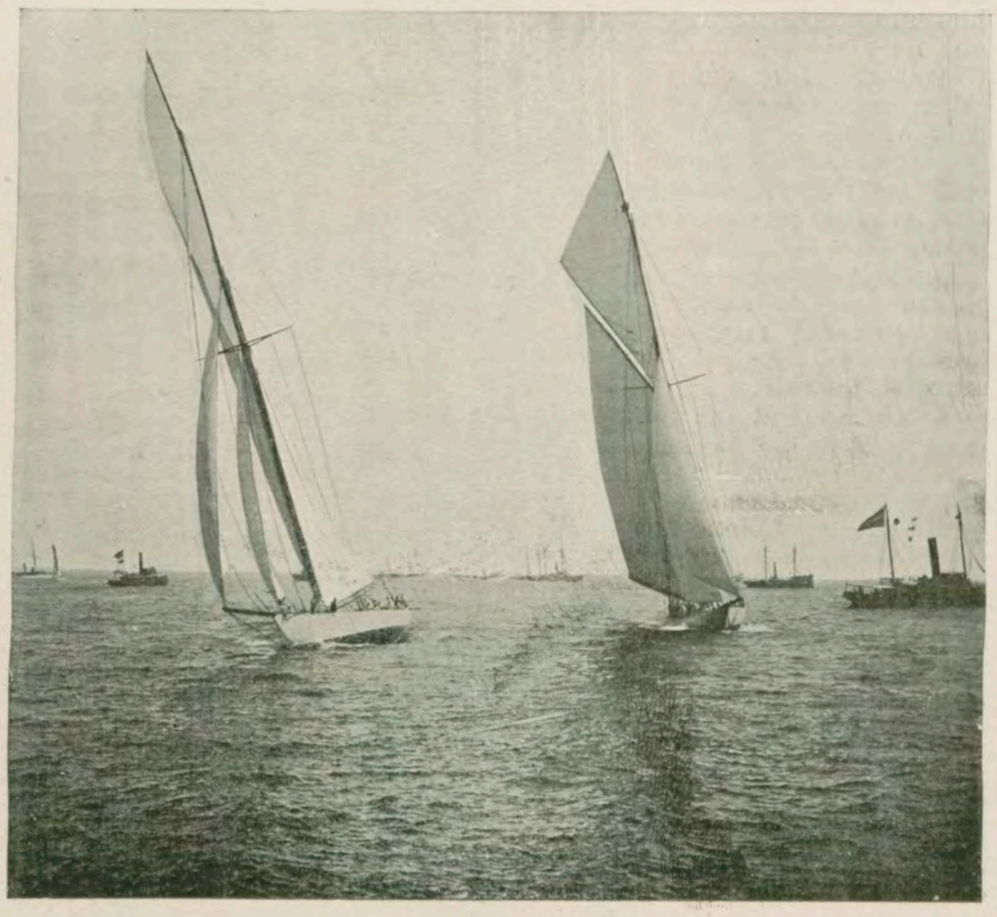
Il était stipulé, entre autres choses, que les défis devaient être portés six mois au moins à l'avance et contenir une déclaration de la forme et des dimensions du yacht compétiteur, lequel ne pourrait jauger moins de 30 ni plus de 300 tonneaux, et devrait avoir traversé l'Océan au moyen de sa voilure seule pour venir de son port d'attache au port devant laquelle la Coupe serait disputée.

Malgré le luxe de précautions dont il venait de s'entourer, le New-York-Yacht-Club ne se croyait probablement pas encore suffisamment garanti, car, en 1883, il ajouta aux conditions du défi une clause nouvelle que l'on finit par trouver un tant soit peu exagérée : il prétendait, en effet, s'arroger le droit de ne désigner *qu'au moment du départ seulement* le yacht chargé de le représenter.

C'était, en vérité, aller un peu loin ; car chacun sait qu'il y a des bateaux de petit temps comme il y a des bateaux de gros temps, lesquels, suivant les circonstances, sont absolument supérieurs, soit à cause de leur forme, soit à cause de leur voilure et la clause que nous venons de mentionner donnait aux Américains le droit exorbitant de choisir leur champion selon le temps qui régnerait le jour de la course ! Aussi cette nouvelle mesure fût-elle très vertement critiquée par les journaux anglais et français. Dans le journal *Le Yacht*, dont les articles sont lus et commentés dans les deux mondes, notre regretté confrère et ami M. Lucien More n'hésita pas à déclarer que les Américains, en agissant ainsi, avouaient leur faiblesse et feraient tout aussi bien de « renoncer au combat en abandonnant le prix, sauf à prendre leur revanche plus tard ». Une telle appréciation de la part d'un écrivain que l'on savait être le partisan des constructions américaines, équivalait à la condamnation de la décision prise par les Yankees.

Mais quelque chose la condamnait plus sûrement encore : c'était l'impossibilité matérielle de la mettre à exécution. En effet, il était à présumer que si les Anglais devaient jamais revenir en Amérique pour courir la Coupe, ce ne serait qu'armés de toutes pièces, c'est-à-dire avec un yacht construit exprès et dans de telles conditions de supériorité sur tous les autres yachts connus, qu'il deviendrait impossible de lutter avec lui autrement qu'à armes égales, ce qui mettrait les Américains dans la nécessité de faire construire, eux aussi, un yacht spécialement destiné à défendre le « glorieux trophée ». C'est ce qui arriva.

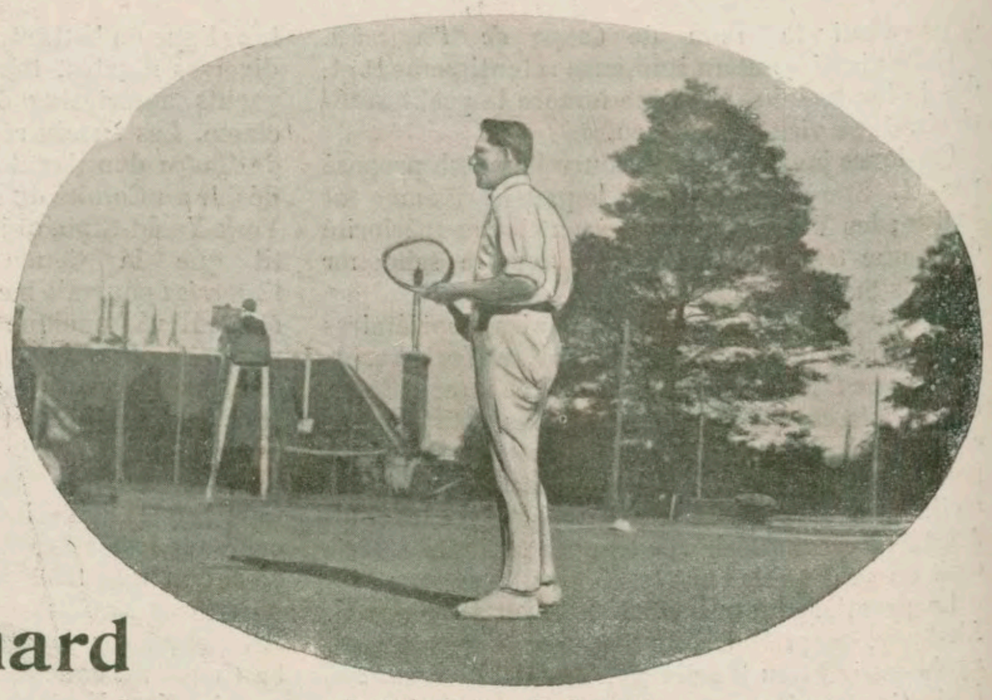
(*A suivre*). H. PHILIPPE.



En avant pour la Coupe de l'*America* !
Le *Défender* et *Valkyrie III* cinq minutes avant le départ.

Le TENNIS à Dinard

Un « service » serré.

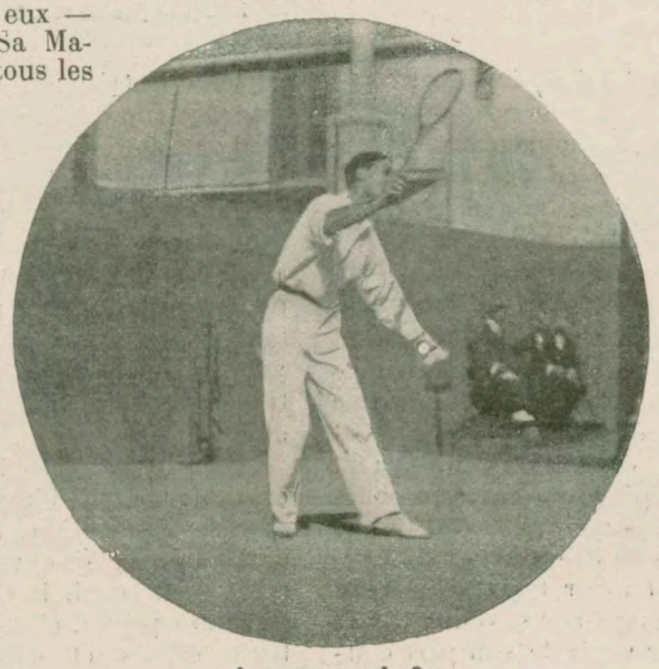


Le beau calme de l'attente.

La jolie petite station de Dinard où, tous les étés, affluent les Parisiens... de tous les pays, a son contingent obligé de sportsmen de tout genre. Les Anglais en ont eux-mêmes fait l'un de leurs favoris « resorts », c'est dire qu'ils ont amené avec eux — ô le bagage d'un sujet de Sa Majesté — tous ou presque tous les sports sans lesquels, pas de récréations pour eux.

Le casino, le New-Club, le Golf-Club, le Tennis-Club... il y a aussi la plage où la natation a sa petite part; mais je crois inutile de m'y appesantir!

Perchée sur une pointe, à l'embouchure de la Rance, Dinard a une vue pittoresque de deux côtés; à l'est, les villes sœurs de Saint-Malo et Saint-Servan, avec les champs boisés de la Vicomté dominant la rivière en face; au nord, la pleine mer, l'île de Cézembre et la belle falaise de l'Ecluse avec ses jolies villas presque cachées parmi la verdure. Il y a deux grèves, celle du Prieuré et celle de l'Ecluse.



« Are you ready ? »

La balle peut venir... il est là.

Le Golf-Club est, on le devine, le rendez-vous *ultraselected* de l'élément mondain qui honore Dinard de ses toilettes.

Vous n'ignorez pas que, dans tous les clubs sportifs, il y a deux clans très nets : ceux qui font sincèrement du sport, les convaincus sans snobisme, les gens à « doubles muscles », ceux qui ne craignent pas d'avoir chaud et s'en donnent largement pour le prix quelquefois très appréciable de leur cotisation : ce sont les acteurs de la scène qui se joue.

Les autres sont les spectateurs, ils sont, bien entendu, membres du Club; les gérants et les valets de pied les saluent au même titre que les joueurs; ils ont la grave préoccupation de combiner la toilette qu'il sied de mettre pour voir jouer un jeu violent : il faut être « dans la note », c'est indispensable, n'est-ce pas, Madame?

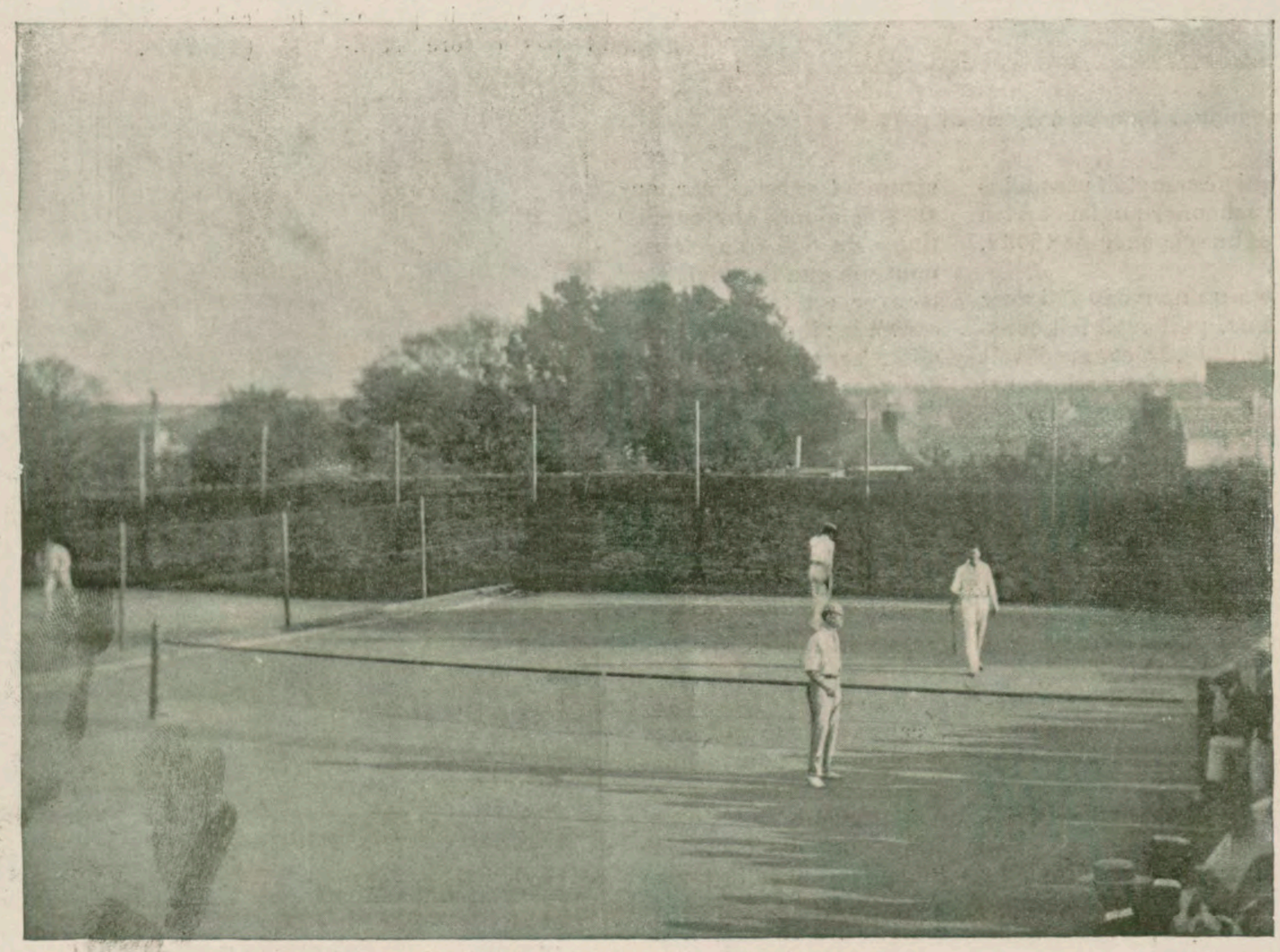
Le Golf-Club est situé à une petite distance de la Ville, entre Saint-Lunaire et Saint-Brice; il attire beaucoup de monde pendant l'été, bien que la plupart des fervents soient des gens qui viennent passer l'hiver à Dinard. Nombreux sont les Anglais, et des Américains s'y donnent rendez-vous.

Il faut reconnaître cependant que c'est le Lawn-Tennis qui a les honneurs presque royaux de la jolie plage : les deux clans y sont représentés par tout ce qui porte un nom, joue au tennis... ou aime le voir jouer, porte bien la robe tailleur, le piqué ou la flanelle blanche, ou le complet sensationnel, le chapeau de paille et les souliers jaunes impeccables.

Les cours sont situés au centre de la ville, et sont admirablement distribués. On en compte huit, les deux derniers ont été installés l'année dernière. Le comité se compose du président M. J. Forster; le vice-président M. G. Marshall; le secrétaire honoraire, Sir Georges Duntze; et les membres suivants : comte des Francs, comte de Mieulle, M. de Schreiber, MM. Bedingbeld, Gardiner, Colonel Villiers Forbes et M. C. Morgan et M. Spencer Chapman.

Le grand tournoi annuel organisé par le « Golf Club » de Dinard se dispute généralement dans le courant du mois de septembre. Les « cracks » anglais traversent la Manche en nombre pour y participer; les joueurs qui décorent les plages avoisinantes s'y rendent en foule.

Cette année le tournoi a donné sa première réunion le 4 septembre : son succès a été très supérieur à celui de l'année précédente (c'est d'ailleurs ce qui a lieu chaque année. Parmi les raquettes anglaises, citons M. Gore, détenteur de la coupe de ces dernières années et Ritchie dont le service est remarquable. Dans le camp français, citons MM. André Prévost, Worth, P. Gillon qui sont l' « honneur » du tennis. Dans le clan féminin citons : les charmantes joueuses Mlles Prévost, Masson, Gillou, etc, qui ont tenu haut le drapeau français dans leurs luttes avec les « championnes » anglaises jeunes misses qui disputent à outrance et jalousement la gloire britannique. Miss H. Duntze.



Un tennis court avant le championnat.

M. Gaudin, de la Société nautique de la Basse-Seine, gagnant du Championnat de la Seine.

Le canot des officiels.

M. Pesant, juge à l'arrivée.

L'arrivée de la Course de canots automobiles.

Le prix Challenge et les objets d'art.

(Clichés J. Beau.)

LE CHAMPIONNAT D'AVIRON DE LA SEINE (24 septembre)

Malgré l'absence des rameurs anglais, cette épreuve avait attiré, dimanche dernier, sur les rives de la Seine, une grande affluence de spectateurs. Un bon point au Rowing-Club qui avait assumé l'organisation de cet *event* nautique.

Golf & Golfers

Les sports de plein air si variés chez nos voisins d'Outre-Manche seront bientôt tous représentés et tous pratiqués en France. La vogue est en ce moment au Golf, le sport national des Ecossais.

Le premier club de Golf établi en France est celui de Pau qui fut fondé vers 1856. Le plus ancien des clubs du Royaume-Uni, le Saint-Andrews Golf Club peut par parchemins d'une incontestable authenticité prouver son existence en 1754.

La fondation du Golf Club de Pau fut un fait isolé, ce n'est que vingt ans plus tard qu'à Biarritz des Anglais se réunirent pour former un second Golf Club.

Successivement des clubs se fondèrent à Saint-Jean-de-Luz, à Saint-Briac, à 6 kilomètres de Dinard, à Arcachon, à Cannes, à Dieppe, et tout dernièrement à Deauville, grâce aux efforts énergiques de M. Diaz-Albertini qui fut également un des fondateurs du Golf Club de Paris dont les links sont au Mesnil-le-Roi près de Maisons-Laffite.

Le jeu reste cependant l'apanage de nos voisins d'Outre-Manche et de quelques rares Français.

C'est toujours avec curiosité qu'à Dieppe ou à Cannes on considère les graves personnages — car le Golf est un jeu que peuvent pratiquer les gens d'âge en quête d'un exercice athlétique et d'un sport intéressant qui ne nécessite pas d'efforts violents — frappant sur une petite balle à l'aide d'instruments variés. Quel intérêt peuvent-ils y trouver ?

Il est certain que pour qui ne connait pas le jeu son intérêt semble nul.

Expliquons-le en quelques lignes.

D'abord le terrain. Il ne demande pas d'aménagements spéciaux, mais par contre il faut qu'il soit vaste. Une dizaine d'hectares, au moins, plus il sera accidenté, mieux cela vaudra. Pour peu qu'il soit sablonné, semé de quelques bouquets d'arbres, que des broussailles avec deux ou trois fossés s'y trouvent — une rivière peut le traverser sans inconvénient — on le trouvera parfait. Sur ce terrain, à des distances irrégulières, variant selon les cas, on trace neuf ou dix-huit trous. Le sol autour de chacun de ces trous — dont l'emplacement est indiqué par un drapeau et qui sont constitués par un petit auget circulaire en fonte — est soigneusement aplani, roulé et gazonné.

Les trous sont numérotés. Le joueur place au début de la partie une petite balle en caoutchouc durci peinte en blanc, à un endroit convenu et la frappant avec une crosse — un stick, terminé par une spatule recourbée en bois ou en acier — l'envoie dans la direction du premier trou. Il faut faire entrer successivement la balle dans tous les trous sans la toucher autrement qu'à l'aide d'une crosse. Le joueur qui à fait la série en frappant la balle le moins de fois est le gagnant.

Le jeu paraitra sans doute un peu simplet. Il n'en est rien : sa variété est grande. Les obstacles différents qui se trouvent entre chaque trou — au besoin on en crée lorsque le terrain n'en a pas de naturels — obligent les joueurs à changer de clubs ou crosses.

Savoir la crosse qu'il faut selon que la balle est en telle ou telle posture est toute une science que la pratique seule donne.

Les crosses sont portées par le *caddie*, un gamin du pays qui lui aussi ne tarde pas à se passionner pour le Golf et qui souvent y joue. Quelques joueurs ne craignent pas de s'encombrer d'une vingtaine de clubs ou crosses. Le caddie qui les leur porte plie sous le faix. C'est une exagération. On en est revenu et maintenant une dizaine de clubs, souvent six ou sept, suffisent aux joueurs les plus minutieux. On peut diviser les clubs en cinq catégories principales : le *Driver*, destiné à envoyer la balle au loin à toute volée, le *Putter*, qui ainsi que l'indique son nom sert sur le *putting green* — l'espace soigneusement aplani qui entoure chaque trou — pour faire entrer la balle ; le *Cleek*, club en fer dont on use pour lancer la balle en l'air et lui faire franchir un obstacle, l'*Iron* en fer également et le *Niblick*, clubs forts, courts à têtes carrées qui servent dans les cas désespérés lorsque la balle s'est glissée dans le fond d'un fossé ou a roulé sous des broussailles.

M. Freeman, professeur, lançant la boule.

Le général Henry Newdigate K.C.B.

Une partie de Golf se joue soit en match un contre un, deux contre deux ou avec un nombre illimité de joueurs. Expliquons-en le mécanisme :

Au début le joueur place sa balle sur le *tee* ou point de départ, balance son club, l'élève au-dessus de l'épaule et en regardant la balle la frappe droit et ferme. Si le coup est bon elle file d'un bond parcourant souvent 100 mètres et plus. La balle est sur le *putting green*, c'est le moment critique et bien des joueurs perdent à cet instant leurs chances de victoire. Enfin un coup bien dirigé fait entrer la balle dans le trou. Il ne reste plus au joueur qu'à la retirer de la petite cavité et de la porter à la conquête du trou suivant.

Comme on le voit une partie de golf se subdivise en autant de petites parties qu'il y a de trous.

Partie !

Le Golf-Club de Dieppe.

Un concurrent et son caddie.

Les règles du jeu prévoient tous les incidents qui peuvent se produire au cours d'une partie, mais il existe également une étiquette du golf qui a force de loi.

Le contrôle des coups dans un sport individuel par essence est assez difficile, il faut donc s'en rapporter à la bonne foi des joueurs qui sur la carte de pointage dont ils sont porteurs sont tenus de marquer les points. Toute velléité d'espionnage est mal vue chez les Golfers. Les conseils sur les coups sont tacitement interdits seul le caddie a le droit d'en donner à son patron et il ne s'en fait pas faute. Il est de tradition également que le silence s'établisse autour d'un joueur qui va frapper la balle.

La courtoisie est de règle au golf. Éviter de se moquer d'un joueur qui au bout des cinq minutes réglementaires ne peut retrouver sa balle. C'est de mauvais goût car cet incident lui coûte la perte du trou et 1 fr. 25 prix ordinaire d'une balle de golf.

Eviter également de rire si votre adversaire noie sa balle en mer; beaucoup de *links* ou terrains de Golf se trouvent en France et en Angleterre sur le littoral de la mer.

Il vaut mieux également sembler ne pas voir le joueur novice qui voulant frapper sa balle n'enlève qu'un morceau de gazon — il fait de l'agriculture, dit-on entre Golfers — ou celui qui ne réussit qu'à donner un coup de club sur son pied!

Tous les Golfers sont des fanatiques de leur jeu. C'est qu'en effet il n'en est pas, malgré une monotonie que seuls les non initiés lui reprochent, de plus attachant et de plus varié. Un bon cours de tennis est semblable a un bon cours de tennis, au contraire les links de Golf diffèrent tous les uns des autres.

Les accidents naturels du sol, les *hasards* ainsi se nomment les obstacles qui parsèment un terrain de Golf, sont toujours différents, la distance entre les trous n'est jamais la même, les parties sont par suite toujours nouvelles.

Le joueur de Golf pratiquant pour la première fois sur des *links* ne connait pas ce qui l'attend. Cela explique sans peine l'intérêt et le plaisir qu'il prend.

Par suite des frais de location et d'entretien des *links*, la cotisation est forte dans les clubs; la nécessité de se pourvoir d'un matériel de clubs assez considérable et le paiement de son caddie font que les débours d'un joueur de Golf sont assez élevés. Quoi que le sport du Golf ait recruté en France en ces dernières années nombre de nouveaux adeptes, il restera cependant un sport aristocratique parce que cher. Ceci n'est pas pour déplaire à l'élite du high-life qui le pratique, c'est un des facteurs les plus forts de son succès.

PAUL CHAMP.

M. Begy, gagnant du prix de la Ville de Dieppe.

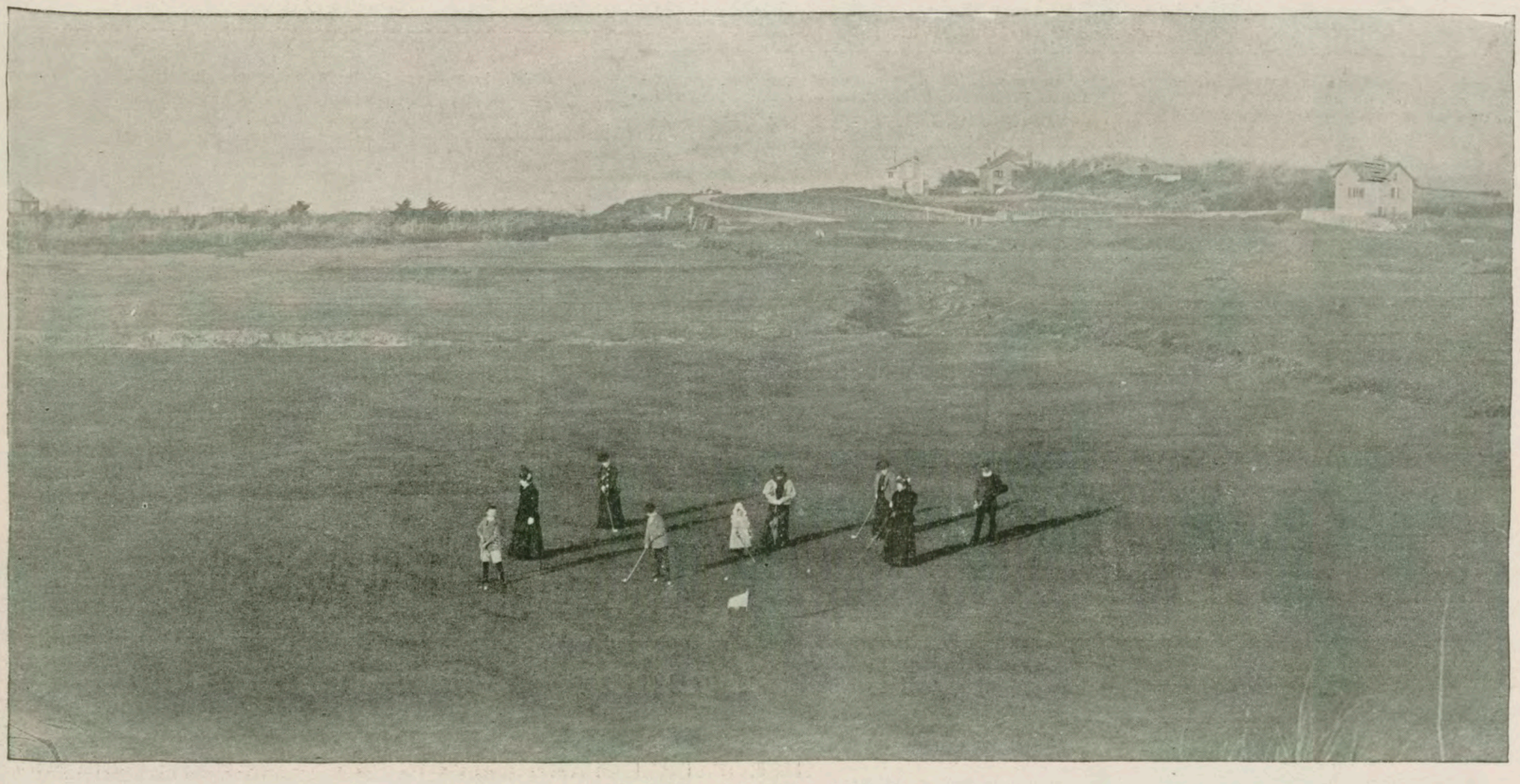
Les Électriques Jenatzy

La Compagnie internationale des Transports automobiles, 56, rue de la Victoire à Paris, qui exploite les voitures électriques Jénatzy en avait engagé deux dans le concours de fiacres qui a eu lieu en juin dernier: un coupé et l'une des grosses voitures de livraison qu'elle a fournies aux Grands Magasins du Louvre.

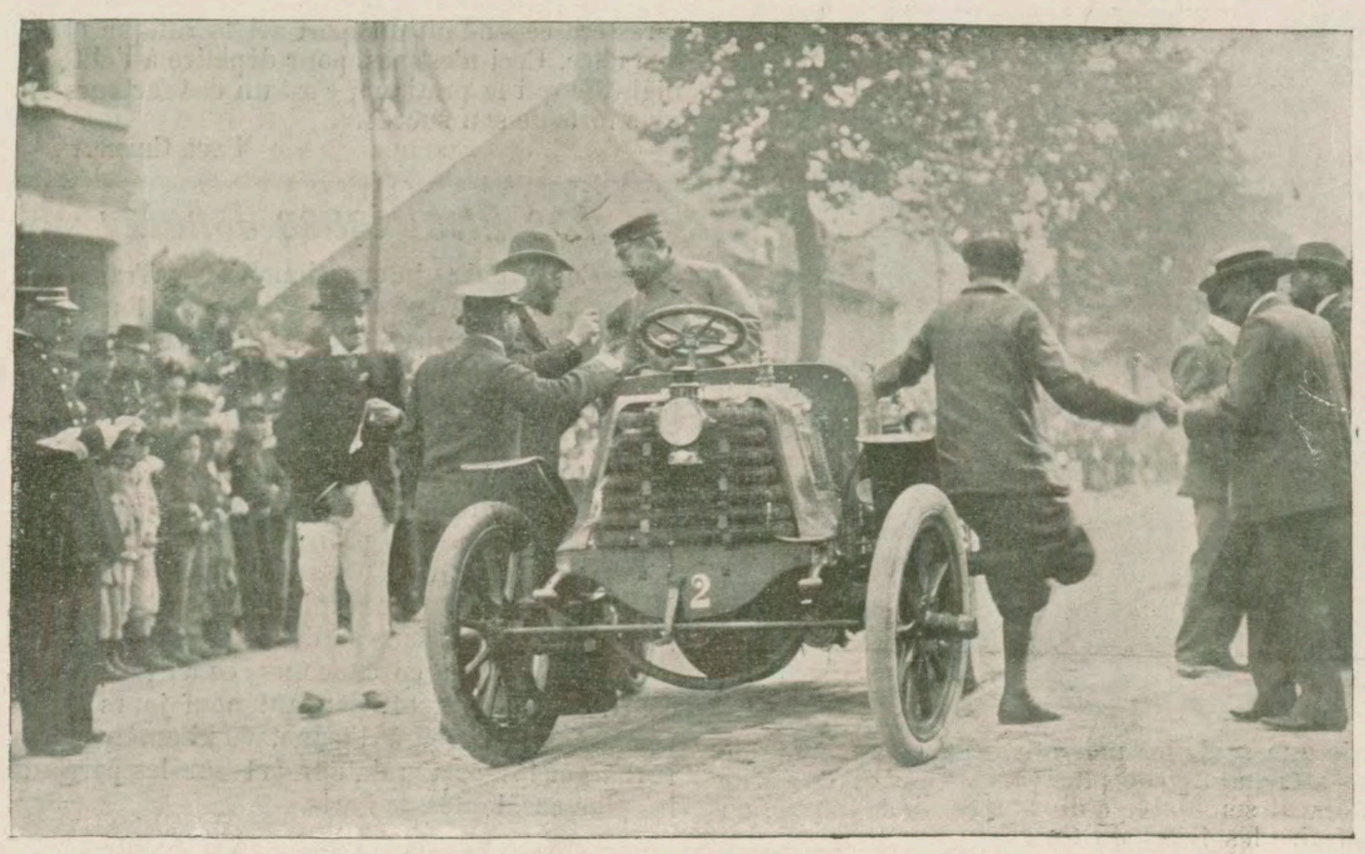
Ces deux voitures Jénatzy, chacune de sa catégorie, ont été classées premières de toutes celles engagées, comme il résulte du rapport que M. G. Forestier a communiqué à la Société des Ingénieurs civils, dans sa dernière séance.

Rappelons que ce concours consistait à parcourir journellement, pendant neuf jours consécutifs, sans rentrer à l'usine, 60 kilomètres sans recharger les accumulateurs et sur les parcours les plus accidentés de Paris.

Les Jénatzy continuent donc à tenir la tête du mouvement automobile électrique. Nos compliments à la Compagnie qui les construit. P. S.

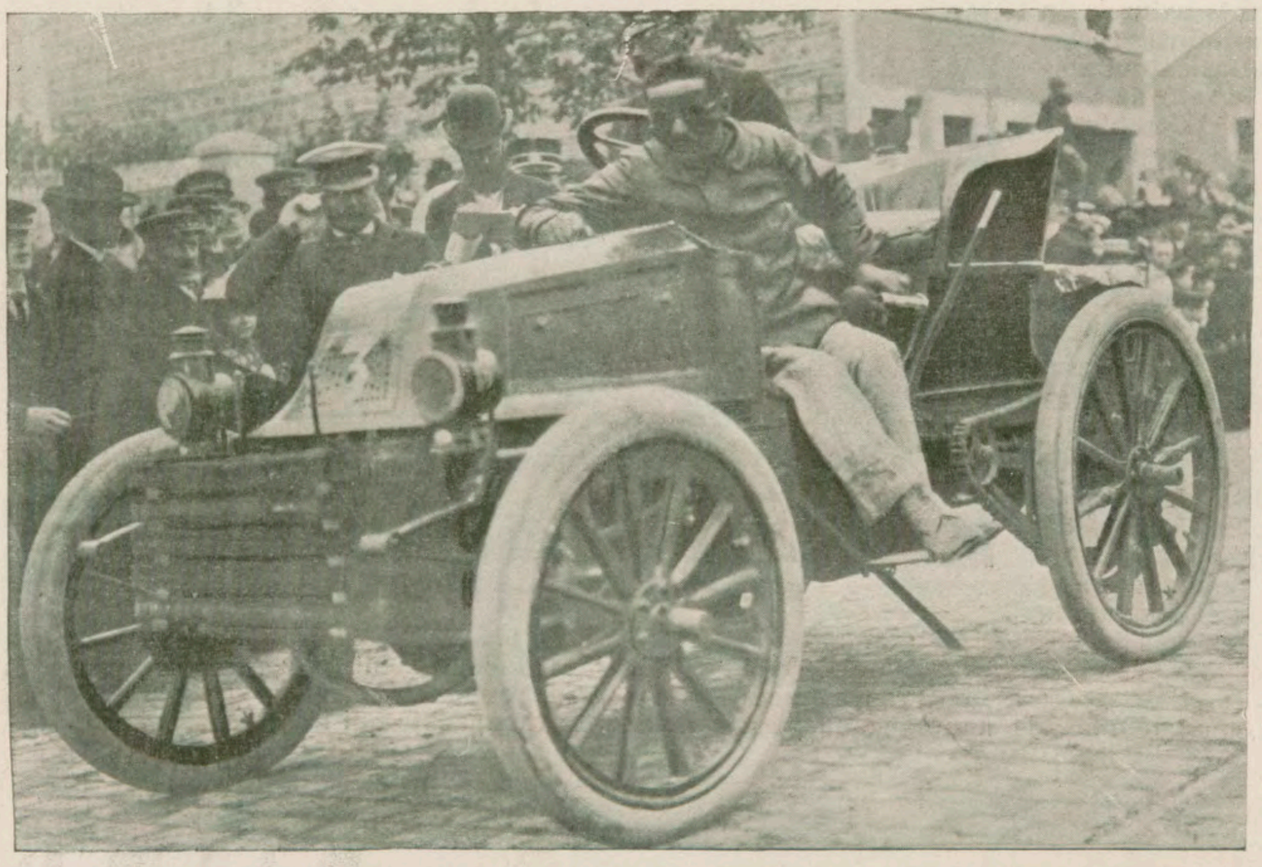


Une partie sur les links de Biarritz.

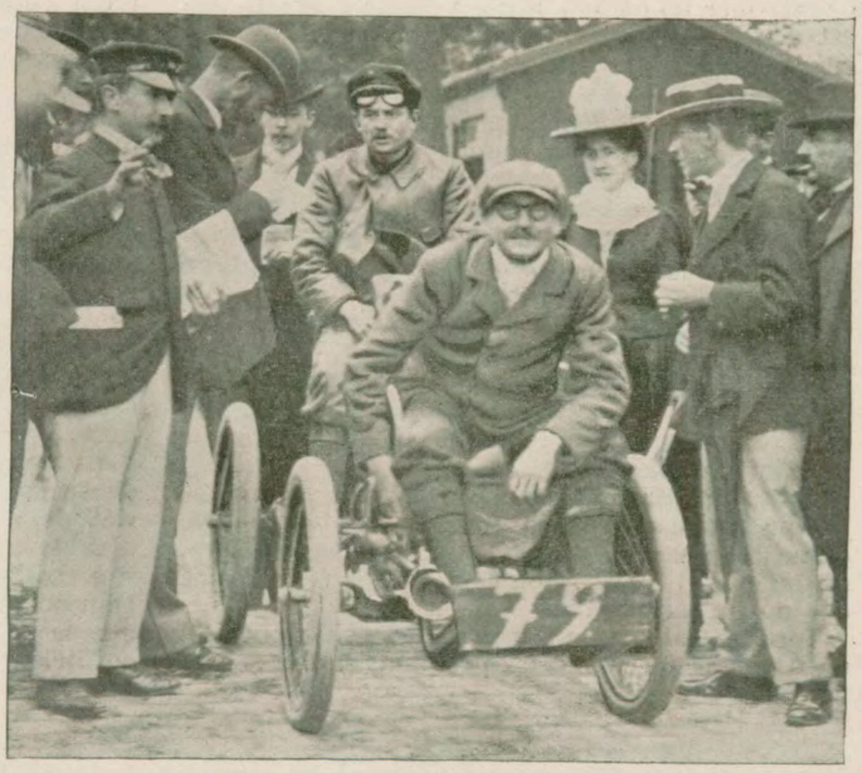


M. Girardot, le vainqueur de la catégorie des voitures, arrivant au contrôle de Boulogne.

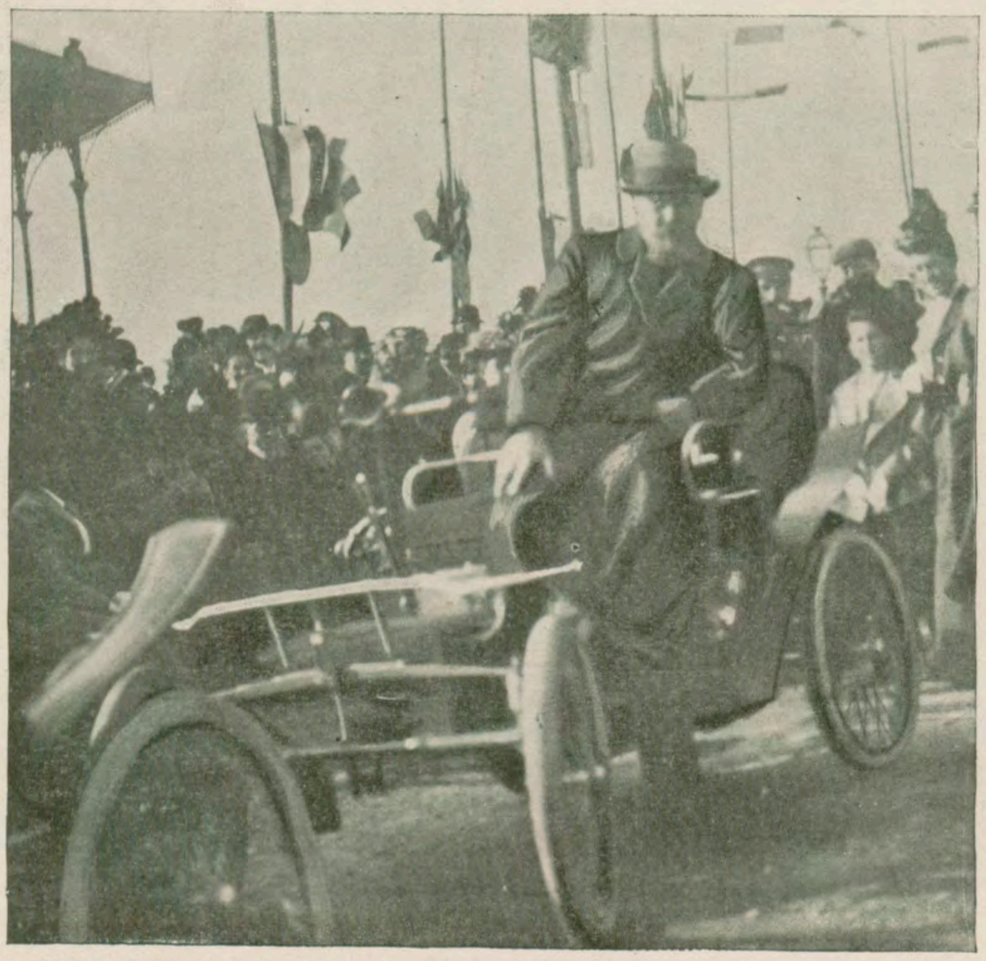
Mlle Mylo d'Arcile, de l'Odéon, premier prix du concours d'élégance (motocycles).



M. Levegh, second de la catégorie des voitures, sur sa voiture **MORS**, avec laquelle il a accompli de superbes prouesses dans les courses du Tour de France, de Paris-St-Malo, de Paris-Trouville. et de Paris-Ostende *(Voir la couverture.)*



M. Demester, 2e de la catégorie des quadricycles.

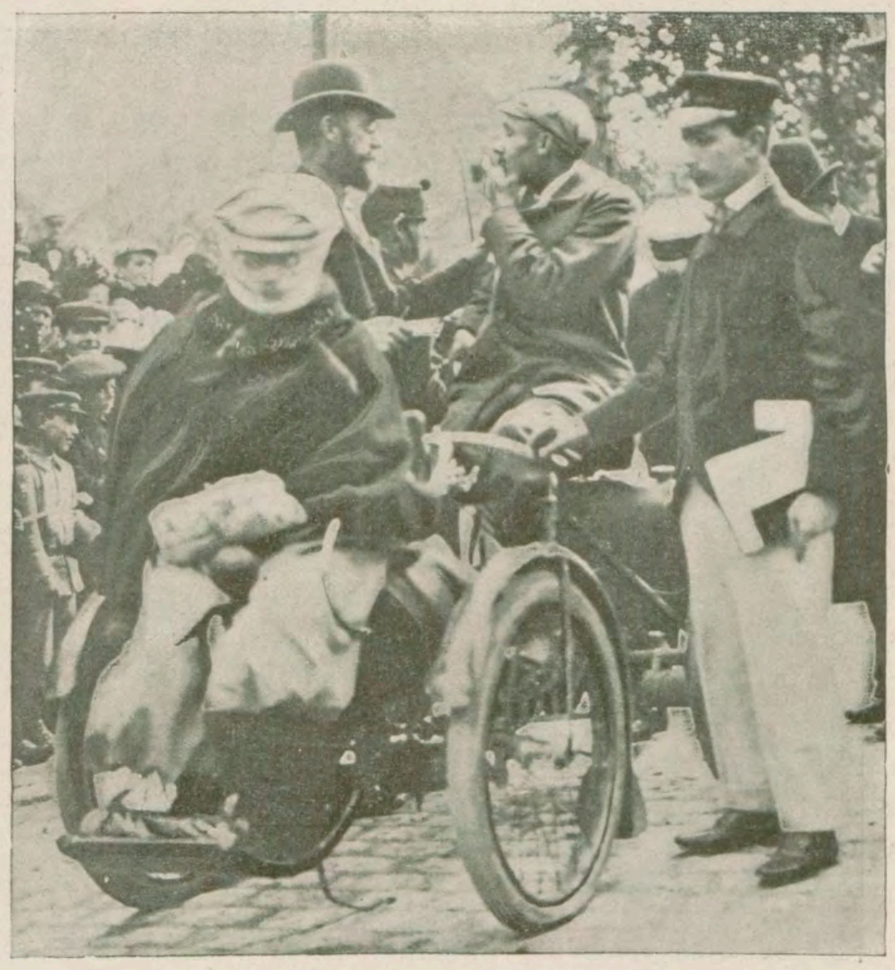


M. Disler, Président de la section automobile du Congrès pour l'avancement des Sciences et Membre du Conseil d'État. M. Disler réfléchit sur le réglement concernant la circulation des automobiles!!

M. Broc, troisième de la catégorie des voitures, sur sa voiture **MORS** *(Voir la couverture.)*

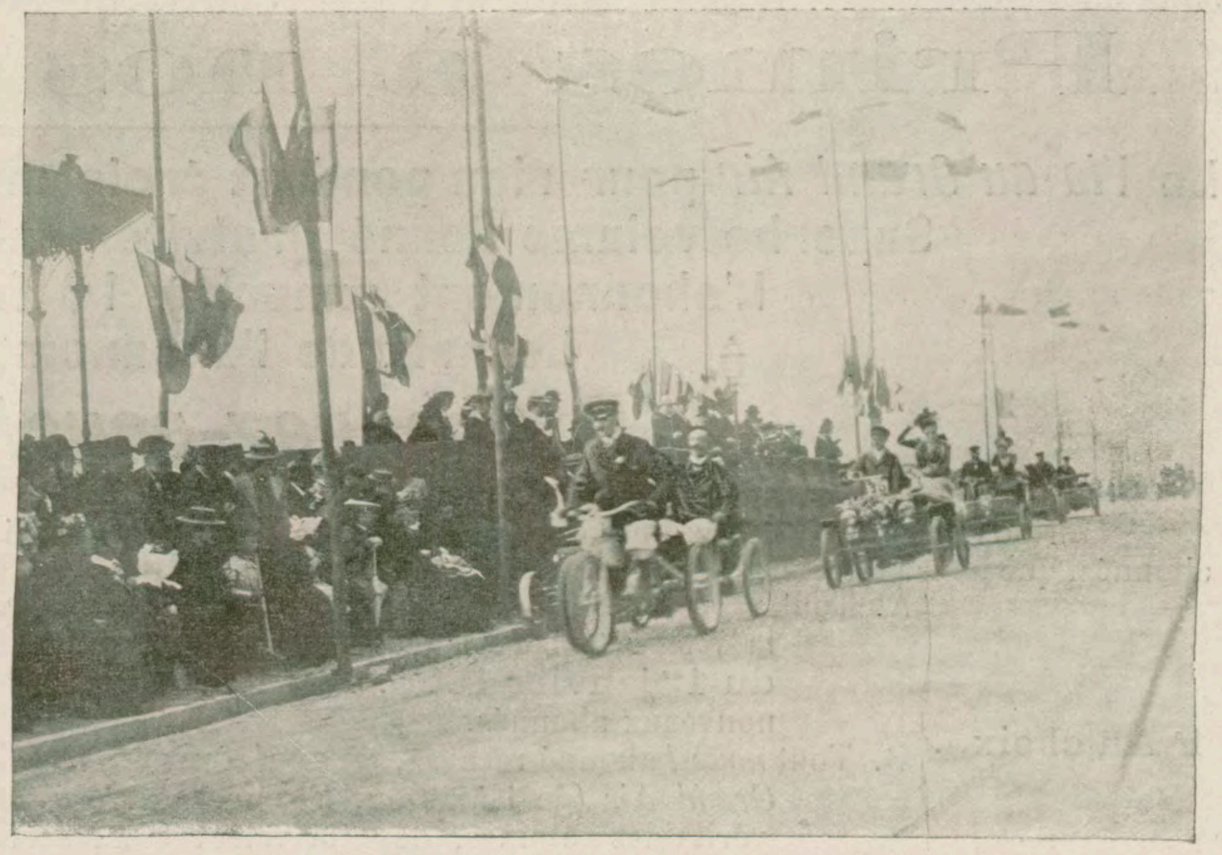
(Clichés P. L.) LA COURSE PARIS-BOULOGNE organisée par la *Vie au Grand Air* (17 Septembre).

Voiture de MM. GOBRON et BRILLIÉ ayant remporté le 1er prix d'élégance. Voiture élégante, confortable, recommandée aux touristes soucieux de leur bien-être. (*Voir la couverture.*)



M. et Mme Baras à l'arrivée à Boulogne.

Pesage de Mme Baras à la gare de St-Germain.



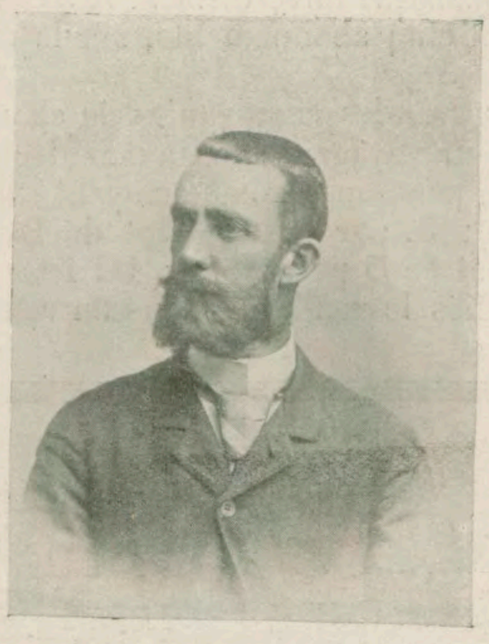
Le concours d'élégance sur le boulevard qui longe la plage à Boulogne

NOS CONCOURS

LE CRITÉRIUM DES « DÉCHAINÉS ».

Avant l'arrivée : un cochon que l'on conduit aux abattoirs proteste énergiquement : il ne veut pas mourir avant d'avoir vu le premier!

(Clichés P. L.)



M. Michaux organisateur du contrôle à Boulogne-sur-Mer.

Le succès de notre course de quadricycles à deux places occupées a obtenu un tel succès que nous avons décidé d'en organiser une nouvelle qui mettra surtout en lumière les changements de vitesse que le monde automobile attend pour faire du tourisme à deux.

La course sera en effet réservée aux quadricycles à deux places occupées, mais on prendra la précaution de leur *enlever la chaine et les pédales*. De cette façon le quadricycle qui sera le vainqueur de ce nouveau concours sera bien le quadricycle attendu, avec lequel les plus jeunes, comme les plus vieux, les plus faibles comme les plus forts pourront faire de longs parcours sans se fatiguer, puisqu'ils n'auront pas à pédaler dans les côtes.

La course aura lieu dans le courant du mois de novembre de façon à ce que les fabricants de changements de vitesse aient tout le temps de perfectionner leurs appareils et de les mettre au point.

500 francs de prix en espèces seront distribués.

Le parcours n'excédera pas 100 kilomètres, aux environs de Paris, mais il sera excessivement accidenté. Nous acceptons d'ores et déjà les engagements (droit d'entrée : 10 francs). Quatre concurrents sont déjà inscrits : MM. Osmont (n° 1), Gras (n° 2), Guyennet (n° 3) et Léa Lemoine (n° 4). — A qui le tour?

LA COURSE PARIS-BOULOGNE organisée par la *Vie au Grand Air* (17 Septembre).

MM. Fontana et Reiter, les deux globe-trotters italiens, qui se trouvaient dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes et qui font un pari de 50 000 francs d'accomplir, sans argent, le tour du monde en tandem.

Le Tour du Monde à Tandem

Nous publions ci-contre la photographie des deux globe-trotteurs italiens Fontana et Reiter qui accomplissent autour du Monde un voyage à tandem. C'est à la suite d'un pari de 50 000 francs, que nos tandemistes italiens ont quitté Florence le 5 juillet dernier pour faire ce voyage qui ne durera pas moins de deux ans.

Depuis ce départ, leurs étapes principales ont été : Pistoia, Livourne, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Toulon, Marseille, Arles, Avignon, Valence, Lyon, Mâcon, Dijon, Tonnerre, Paris, soit une distance d'environ 1,500 kilomètres.

Comme on le voit, nos deux globe-trotteurs ne cherchent pas à établir un record, loin de là. Ils voyagent par petites étapes et séjournent longtemps dans les localités importantes, car il leur faut — ne l'oubliez pas — gagner leur vie en cours de route. Pour ce faire, ils organisent dans chaque ville des soirées dont le programme est composé principalement de conférences faites par Reiter, d'exercices athlétiques par Fontana et d'assauts d'escrime dans lesquels Reiter invite tous les amateurs ou professeurs à se mesurer contre lui.

Quelques mots sur les deux voyageurs.

Tullio Fontana (trente-six ans) est le coureur florentin que nous vîmes l'an dernier à Paris et qui prit part à de nombreuses épreuves, notamment à la fameuse et saharienne course de 72 heures gagnée par Miller. Le brave Fontana n'a pas changé, mais il laisse pousser une barbe quelque peu hirsute qui lui donne un aspect des plus farouches.

Son compagnon Charles Reiter (trente-deux ans) est ce qu'on est convenu d'appeler un beau gars, dans toute l'acception du mot. Une tête intelligente aux yeux à la fois hardis et souriants, au nez busqué, à la barbe correctement taillée, posée sur de larges épaules et en torse puissant, le tout complété par des bras et des jarrets solidement musclés, voilà l'homme.

C'est Fontana qui, plus habitué au maniement des machines multiples, dirige le tandem. V. B.

Primes à nos abonnés

La *Vie au Grand Air* pour rien pendant trois mois !
Superbe volume donné gratuitement !
L'abonnement annuel à 10 francs !
Le prix de l'abonnement remboursé en annonces !

Abonnez-vous!!!

Nous sommes heureux de pouvoir annoncer à nos lecteurs qui désireraient s'inscrire sur le registre de nos abonnés, que nous pouvons leur offrir les avantages ci-dessous :

1° Au choix.
- A. Tout *nouvel* abonné d'un an (Paris, **14** francs ; départements, **15** francs), recevra **gratuitement** la *Vie au Grand Air* jusqu'au 1er janvier 1900. **Son abonnement ne partira qu'à dater du 1er janvier 1900.** C'est donc un véritable cadeau de trois mois que nous offrons à nos nouveaux abonnés.
- B. Tout *nouvel* abonné recevra, **gratuitement,** la collection des 26 premiers numéros de la *Vie au Grand Air* (de 1 à 26) ou, à son choix, des 26 derniers numéros (de 26 à 52). Ce sont de véritables volumes, dont la valeur commerciale, est de 7 francs, c'est-à-dire la moitié du montant de l'abonnement.

2° Tout *nouvel* abonné ou tout *ancien* abonné, renouvelant son abonnement, **aura droit** *en plus d'une des primes ci-dessus* dans le courant de l'année, à **cinq petites annonces** dans la *Bourse des Sports*. Ces dernières devront avoir **4** lignes au maximum. Ce sera pour nos abonnés, le plus sûr moyen de vendre, échanger, acheter les objets de sport. *C'est donc encore le montant de l'abonnement intégralement remboursé.*

3° Toute personne nous transmettant cinq abonnements, sur la même liste, recevra **gratuitement** la *Vie au Grand Air* **pendant un an.**

4° Nous inspirant de l'exemple des grandes compagnies de chemins de fer, qui font de notables réductions sur leurs tarifs aux personnes se groupant pour voyager, nous avons décidé de faire les remises suivantes sur le prix de nos abonnements : A. par groupement de **2** personnes nous envoyant *ensemble* et *sur la même liste*, leur abonnement : **13 francs** par an (Paris et départements) ; B. par groupement de **3** personnes : **12 francs** ; par groupement de **4** personnes : **11 francs** ; par groupement de **5** personnes : **10 francs.**

Les numéros des abonnés sont expédiés le vendredi, dans un rouleau de carton (pour la province), et sous une chemise spéciale (pour Paris).

AU PARC DE LA FAISANDERIE

C'est un véritable service à rendre aux amateurs de campagne que de leur signaler les terrains magnifiques du parc de la Faisanderie à Ablon que l'on vend en ce moment par petites parcelles à 3 fr. 50 le mètre.

A ce prix on aura de beaux terrains prêts à bâtir, sur un sol riche avec des matériaux très bon marché, dans un pays où l'on trouve toutes les ressources d'une ville bien organisée au point de vue des belles voies de communication, de service d'eau et de gaz, etc.

S'adresser pour renseignements, 61, rue des Petits-Champs, à Paris ou sur place à Ablon.

PNEUMATIQUE Michelin CLERMONT-FERRAND Le Père des Démontables.

Vital PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

6441 CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.